

Investigación: COL-16-36-GIA

Incidente Grave

09 de Noviembre de 2016 pista 13R/31L del aeropuerto Internacional Eldorado (SKBO) – Bogotá, Colombia

Aeronave: Boeing 737-476, Matrícula: HK5139

Lesiones: Ninguna

La información aquí expuesta realizada por el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) hace parte del Informe Preliminar de suceso aéreo que establece el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 8. Esta es una Información Preliminar, sujeta a cambios, y puede contener errores. Cualquier error en este informe será corregido una vez se haya completado el Informe Final.

El día 09 de noviembre de 2016, siendo las 00:14HL (05:14UTC), la aeronave Boeing 737-476, durante la carrera de aterrizaje por la pista 13R del aeropuerto Internacional Eldorado, presentó afectación importante en sus trenes principales de aterrizaje imposibilitando el control en tierra. Durante el evento, la aeronave logró detenerse sobre la pista a la altura de la calle de rodaje P.

En el evento, los siete (7) ocupantes, incluidos los dos (2) pilotos, no sufrieron lesiones y evacuaron la aeronave por sus propios medios. El incidente grave se configuró sin luz de día y no se presentó incendio.

El vuelo de transporte aéreo no regular de carga fue programado desde el aeropuerto internacional Alfredo Vásquez Cobo (SKLT) de la ciudad de Leticia, Amazonas.

De acuerdo a la declaración de la tripulación, la aeronave fue programada para efectuar dos vuelos en el día. El primero se realizó desde el aeropuerto internacional Eldorado (SKBO) con hora de despegue 18:20HL (23:20UTC) y hora de aterrizaje 19:50HL (00:50UTC) en SKLT.

A las 22:25HL (03:25UTC) se realizó el despegue desde SKLT, y el vuelo transcurrió normalmente. Durante la fase aproximación se autorizó al HK5139 el aterrizaje por la pista 13R. En la maniobra de aterrizaje, el contacto con la pista fue normal y posterior al mismo, durante la carrera de desaceleración se generó una fuerte vibración que se incrementó progresivamente. A baja velocidad, la aeronave realizó un giro de 170 grados hacia la izquierda hasta finalmente detenerse. Inmediatamente el Servicio de Extinción de Incendios hizo presencia en el sitio y aseguró la escena previendo cualquier conato de incendio en los trenes principales.

El Grupo de Investigación de Accidentes fue notificado una vez ocurrió el suceso e inmediatamente acudió al sitio del suceso. La aeronave quedó ubicada a 3161mts de la cabecera 13R y a 637mts de la cabecera 31L a la altura de la calle de rodaje P.

La aeronave quedó ubicada en coordenadas N04°41'36.27" W74°8'46.49" y rumbo final 330 grados aproximadamente. Se evidenciaron a lo largo de 2681mts de la longitud asfáltica de la pista, marcas zigzagantes de ambos trenes de aterrizaje principales hasta la posición final de la aeronave. En la inspección de los trenes principales, las ruedas del tren derecho se encontraron desalineadas del eje longitudinal de la aeronave con un giro de aproximadamente 43 grados hacia la derecha. Así mismo, las ruedas 3 y 4 se encontraron estalladas y desgastadas.

Las ruedas del tren izquierdo se encontraron desalineadas del eje longitudinal de la aeronave con un giro de aproximadamente 55 grados hacia la derecha. Las llantas 1 y 2 se encontraron desgastadas y afectadas por el evento de zigzagueo.

Dentro de la inspección de pista, no se encontraron objetos extraños (FOD) ni partes o componentes separados que pudieran haber contribuido en el evento. Así mismo, no existió reporte de malfuncionamiento de sistemas en cabina ni fugas o daños evidentes que pudieran relacionarse con el desalineamiento de los trenes principales de aterrizaje.

La investigación se encuentra adelantando proceso de obtención documental, recopilación de información de mantenimiento e información operacional de la aeronave. Así mismo se encuentra en proceso de entrevistas a testigos y validación de procedimientos.

Se notificó el suceso a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Diseño y fabricación de la aeronave. Al momento de emisión del presente informe preliminar ya fueron asignados representantes acreditados para asistir el proceso investigativo.

La investigación cuenta con la asistencia del fabricante Boeing quien asiste la lectura y análisis de los hallazgos técnicos y operacionales. Al momento de la emisión del presente informe se encuentra adelantándose la lectura y decodificación de los registradores de datos de vuelo y voces de cabina.

Información actualizada el día 07 de Diciembre de 2016, 11:17HL (16:17UTC).



*Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203 - CEA
investigacion.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2962035
Tel. +57 3175171162 (24Hrs)
Bogotá D.C - Colombia*